

242



19 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

12 **Offenlegungsschrift**
10 **DE 197 17 473 A 1**

51 Int. Cl.⁶:
F 16 F 7/12
B 60 R 19/00
B 62 D 21/15
B 62 D 25/08
B 61 D 17/00

21 Aktenzeichen: 197 17 473.6
22 Anmeldetag: 25. 4. 97
43 Offenlegungstag: 5. 11. 98

DE 197 17 473 A 1

71 Anmelder:
ABB Daimler-Benz Transportation (Technology)
GmbH, 13627 Berlin, DE

72 Erfinder:
Nohr, Matthias, Dr., 70188 Stuttgart, DE; Bayer,
Franz Josef, 71364 Winnenden, DE; Werner,
Friedrich, 88239 Wangen, DE; Riegler, Manfred,
90522 Oberasbach, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

54 Energieabsorberelement

57 Energieabsorberelement, das in der Lage ist, einen großen Energieeintrag auf Fahrzeuge aufzunehmen und dabei in seiner Konstruktion variabel gestaltet wird. Durch eine Verwendung von Metallrohren lassen sich in einfacher Weise kraftschlüssige Flanschverbindung mit Hohlkammerprofilen herstellen. Mit mehreren ineinander gefügten Rohren aus unterschiedlichen Werkstoffen werden auch hohe Energieeinträge aufgefangen. Dabei stabilisieren sich im Schadensfall beispielsweise ein Metallrohr und ein darüber geschobenes Kunststoffrohr gegenseitig, so daß einerseits die Knickstabilität des Metallrohres durch das Kunststoffrohr erhöht wird und die Fließeigenschaften bei der Deformation verbessert werden und andererseits das Kunststoffrohr durch das Metallrohr präzise geführt wird.

Durch unterschiedliche Wandstärke und Querschnitt des Metall- und Kunststoffrohrs, läßt sich die konstruktive Ausführung in einfacher Weise auf vorgegebene Bauteilgeometrien der Trägerelemente anpassen, wobei die schon vorhandenen Hohlräume in Trägerelementen optimal ausgenutzt werden.

DE 197 17 473 A 1

FIG.1

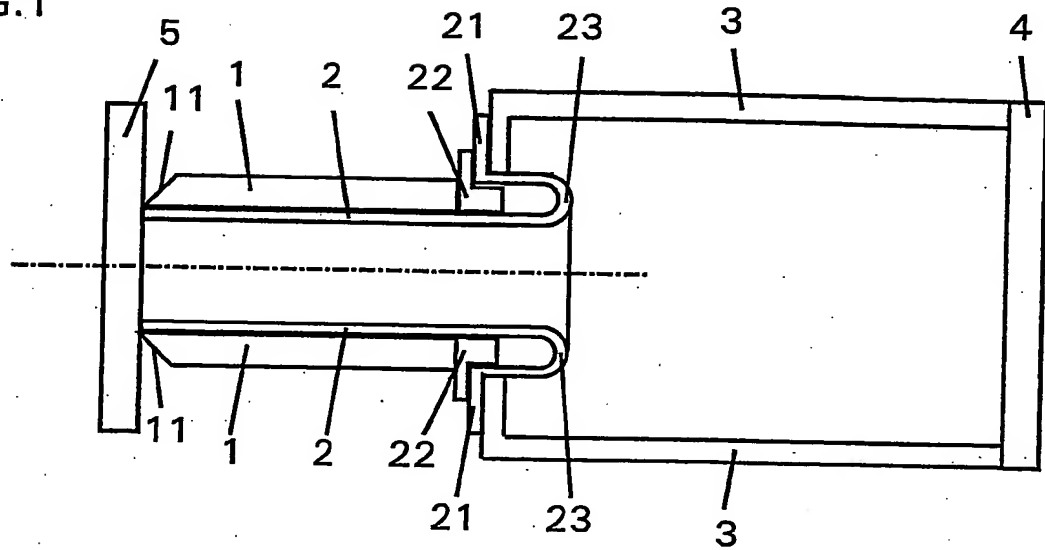


FIG.2

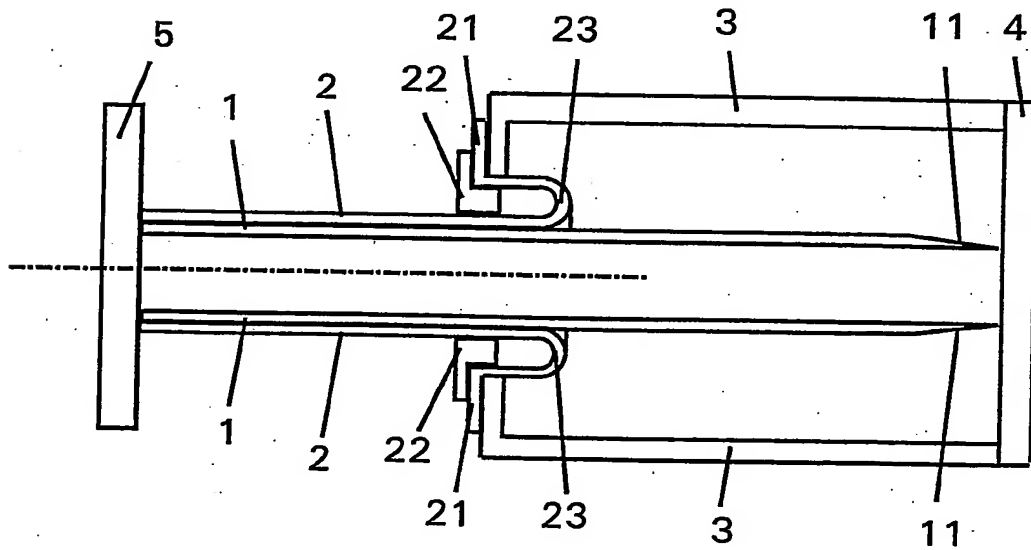


FIG.3

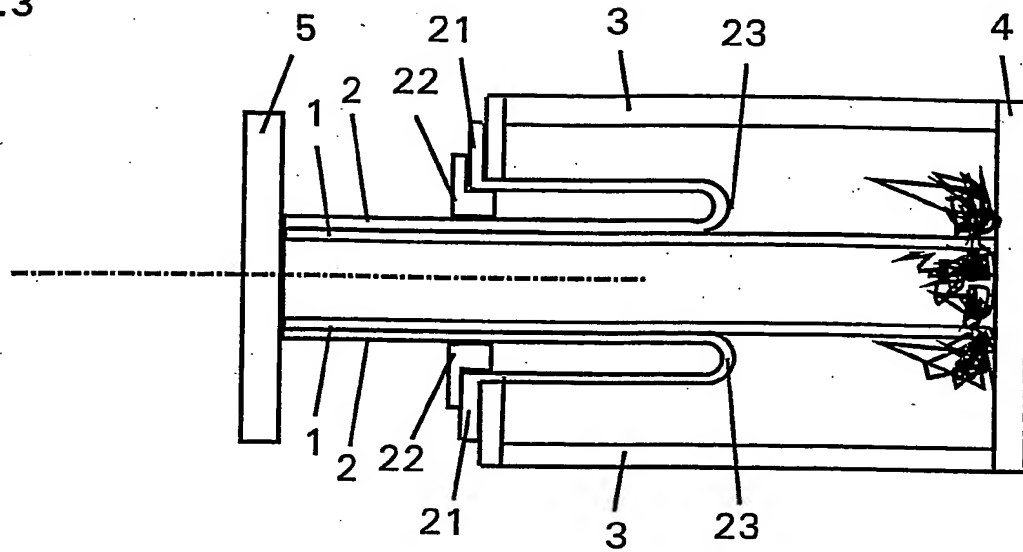
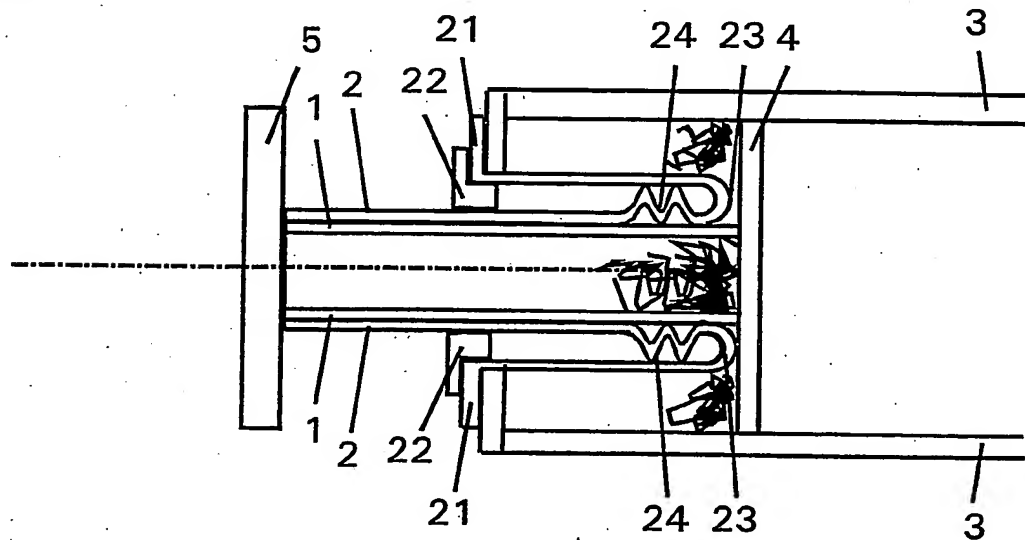


FIG.4



Beschreibung

Die Erfindung betrifft ein Energieabsorberelement nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

In der Fahrzeugtechnologie kommen Energieabsorberelemente zum Einsatz, bei denen im Schadensfall, beispielsweise bei einem Aufprall auf ein Hindernis, Bewegungsenergie gesteuert auf dafür am Fahrzeug vorgesehene Teile abgebaut wird.

Beispielsweise bei Schienenfahrzeugen müssen zur Einführung neuer Sicherheitsanforderungen im vorderen Bugbereich einer Lokomotive Verformungsbereiche vorgesehen werden, die, bedingt durch die enorm hohen Zugmassen, im Frontbereich große Energiemengen aufnehmen können. Insbesondere muß der Führerstand bei einem Aufprall ausreichend geschützt werden. Dort ist jedoch der dafür benötigte Bauraum eng begrenzt, so daß im Idealfall eine bereits zur Verfügung stehende Konstruktion für den Einbau eines Energieabsorberelement genutzt werden sollte. Besonders der steife Brüstungsbereich stellt Hohlkammerprofile mit unterschiedlichen Profilquerschnitten und hohem Biegeträgheitsmoment zur Verfügung, die jedoch nur bei einer in der Dimension anpassbaren Bauweise des Energieabsorberelements genutzt werden können. Eine weitere Einsatzmöglichkeit ergibt sich bei Luftfahrzeugen, beispielsweise in Hubschraubern, in denen Energieabsorberelemente in der Sitzkonstruktion zum Schutz des Piloten bei einem Aufprall eingebaut sind.

Bekannt und in gängigen Lehrbüchern wie Lang, K., Lehrbuch der Umformtechnik, (1975) Bd. 3, S. 211ff und Werkstofftechniklexikon, VDI-Verlag (1991), S. 1858ff beschrieben sind Stahlrohre, die durch Falten, Verjüngen oder mittels rollender Biegung Energie absorbieren. Für diesen Zweck aus FR 2 698 034 A1 und US 4,829,979 bekannt sind auch Rohre aus faserverstärkten Kunststoffen, die durch Faser/Matrix-Brüche Energie aufnehmen.

Ein Vergleich der unterschiedlichen Werkstoffe in ihrer Eigenschaft, Energie aufzunehmen, zeigt, daß Kunststoffwerkstoffe gegenüber den Metallen um ein vielfaches überlegen sind. Jedoch besitzen die Kunststoffwerkstoffe in der Praxis den Nachteil, daß sich entweder nicht oder nur mit enormem Aufwand kraftschlüssige Verbindungen zu anderen Bauteilen herstellen lassen.

Der Erfindung liegt deshalb die Aufgabe zugrunde, ein Energieabsorberelement anzugeben, das in der Lage ist, einen großen Energieeintrag auf Fahrzeuge aufzunehmen und dabei in seiner Konstruktion variabel gestaltet wird.

Die Erfindung wird durch die Merkmale des Patentanspruchs 1 wiedergegeben. Die weiteren Ansprüche enthalten vorteilhafte Aus- und Weiterbildungen der Erfindung.

Ein wesentlicher Vorteil der Erfindung besteht darin, daß sich durch die Verwendung von Metallrohren in einfacher Weise eine kraftschlüssige Flanschverbindung mit Hohlkammerprofilen herstellen lassen. Mit ineinander gefügten Rohren, in der Praxis oft ein in oder über ein Metallrohr geschobenes Kunststoffrohr, lassen sich dann auch hohe Energieeinträge auffangen. Dabei stabilisieren sich im Schadensfall das Metallrohr und das darüber geschobene Kunststoffrohr gegenseitig, so daß einerseits die Knickstabilität des Metallrohres durch das Kunststoffrohr erhöht wird und die Fließeigenschaften bei der Deformation verbessert werden und andererseits das Kunststoffrohr durch das Metallrohr präzise geführt wird.

Ein weiterer wesentlicher Vorteil besteht darin, daß sich durch unterschiedliche Wandstärke und Querschnitt des Metall- und Kunststoffrohrs, die konstruktive Ausführung in einfacher Weise auf vorgegebene Bauteilgeometrien der Trägerelemente anpassen lassen, wobei die schon vorhan-

dene Hohlräume in den Trägerelementen optimal ausgenutzt werden.

Im folgenden wird die Erfindung anhand von vorteilhaften Ausführungsbeispielen unter Bezugnahme auf schematische Zeichnungen in den Figuren näher erläutert. Es zeigen:

Fig. 1 Ansicht eines ersten Energieabsorberelements mit innenliegendem Metallrohr;

Fig. 2 Ansicht eines zweiten Energieabsorberelements mit außenliegendem Metallrohr;

Fig. 3 Ansicht des zweiten Energieabsorberelements mit außenliegendem Metallrohr im Schadensfall;

Fig. 4 Ansicht eines dritten Energieabsorberelements mit außenliegendem Metallrohr im Schadensfall.

Im Ausführungsbeispiel, gemäß Fig. 1, ist ein erstes Energieabsorberelement abgebildet, das über ein zweites rohrförmiges Element 2 aus Metall, an dem sich ein Flanschanschluß 21 befindet, beispielsweise an einem Brüstungsträger befestigt ist. Am Flansch oder als Teil des Flansches ist ein Führungselement 22 verwendet, das ein geradliniges Durchführen des Metallrohres 2 bei der Deformation gewährleistet. Das erste rohrförmige Element 1, beispielsweise aus einem Glasfaserverbundwerkstoff, ist bis zum Führungselement 22 darübergeschoben und wird ohne zusätzliche Befestigung durch das Metallrohr 2 gehalten. Im Schadensfall findet über das Führungselement 22 die Kraftübertragung auf den Flansch 21 und den Brüstungsträger 3 statt. Das Glasfaserrohr 1 ist an einem Ende mit einer sog. Triggerung 11 versehen, die beispielsweise keilförmig ausgebildet ist. Die Triggerung 11 wird gezielt als Bruchausgangsstelle für das Glasfaserrohr eingesetzt. Im Schadensfall bricht das Glasfaserrohr 1, ausgehend von der Triggerung 11, an der am Metallrohr 2 angebrachten Prallplatte 5 fortlaufend ab. Dabei sorgt die Prallplatte 5 für eine gleichmäßige Krafteinleitung auf beide Rohre 1 und 2. Die Energieaufnahme geschieht beim Metallrohr 2 über den Deformationsbereich 23 in einer fortlaufenden Abrollbewegung des Rohres und beim Glasfaserrohr 1 durch den Bruch in einer dafür vorgesehenen fortlaufenden Bruchzone, ausgehend von der Triggerung 11.

Ein weiteres Ausführungsbeispiel, gemäß Fig. 2, zeigt ein zweites Energieabsorberelement mit außenliegendem Metallrohr 2. In einem innenliegenden Glasfaserrohr 1 befindet sich die Triggerung 11 nun innerhalb des Brüstungsträgers an einer Abstützwand 4. Der Bruchverlauf im Schadensfall ist in Fig. 3 dargestellt. Ausgehend von der Triggerung bricht das Glasfaserrohr 1 an der Abstützwand 4 stetig ab. Ein Vorteil dieser Anordnung ist, daß das abbrechende Material innerhalb des Trägershohlraumes eingeschlossen bleibt. Die rollende Verbiegung des Metallrohres 2 wird gezielt durch das Führungselement 22 und das innenliegende Glasfaserrohr 1 gesteuert. Durch unterschiedliche Dicken der beiden Rohre 1 und 2 lassen sich die Kraftübertragung auf die einzelnen Elemente des Brüstungsträgers 3 gezielt steuern. Sollte aus konstruktionsbedingten Gründen beispielsweise die Abstützwand 4 jedoch nicht realisierbar sein, so kann ohne weiteres die in Fig. 1 dargestellte Lösung mit innenliegenden Metallrohr verwendet werden.

Ein weiteres Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 4 zeigt den Fall einer besonders hohen Energieabsorption im Metallrohr 2. Zur abrollenden Verformung kommt in dieser Variante im Bereich 24 eine weitere Verformung durch mehrfaches Knicken des Metalls hinzu, indem die Abstützwand 4 entweder nach vorne verschoben eingebaut wird oder große Deformationswege des Energieabsorberelements zurückgelegt werden.

Die Erfindung ist nicht auf die angegebenen Ausführungsbeispiele beschränkt, sondern ist sinngemäß auf weitere anwendbar. Dabei sind zu einer abrollenden und gefal-

teten Verformung auch andere Verformungsarten des zweiten rohrförmigen Elementes, wie beispielsweise eine schlingenförmige Verformung, die durch partielles Ausschäumen des Trägerhohlraumes entstehen könnte, enthalten.

Patentansprüche

1. Energieabsorberelement, insbesondere Energieabsorberelement für Schienenfahrzeuge, **dadurch gekennzeichnet**, daß es aus mehreren ineinandergefügten rohrförmigen Elementen (1, 2) aus unterschiedlichen Werkstoffen aufgebaut ist. 10
2. Energieabsorberelement nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß ein erstes rohrförmiges Element (1) aus einem Kunststoff und/oder aus einem keramischen Material besteht. 15
3. Energieabsorberelement nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß das erste rohrförmige Element (1) eine Triggerung (11) besitzt.
4. Energieabsorberelement nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das erste rohrförmige Element (1) aus einem Verbundwerkstoff, insbesondere aus einem Faserverbundwerkstoff (FVW) besteht, der aus einem Laminat und einer Matrix aufgebaut ist. 20 25
5. Energieabsorberelement nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Laminat aus Glasfaser-, Kohlefaser-, Naturfaser, Synthesefaserwerkstoff oder aus deren Kombinationen besteht.
6. Energieabsorberelement nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Matrix aus einem Duroplast oder einem Thermoplast besteht. 30
7. Energieabsorberelement nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß ein zweites rohrförmiges Element (2) an einem Ende eine Flanschverbindung (21) zur Kraftübertragung auf eine starre Rahmenkonstruktion, insbesondere auf einen Brüstungsträger (3) und ein Führungselement (22) besitzt. 35
8. Energieabsorberelement nach Anspruch 1 oder 7, dadurch gekennzeichnet, daß das zweite rohrförmige Element (2) aus einem Metall besteht. 40
9. Energieabsorberelement nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß das Metall aus einer Stahllegierung oder Aluminiumlegierung besteht.
10. Energieabsorberelement nach einem oder mehreren der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Kraft über eine Prallplatte (5) auf die rohrförmigen Elemente (1, 2) übertragen wird. 45
11. Energieabsorberelement nach einem oder mehreren der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß im Brüstungsträger (3) eine Abstützwand (4) eingebaut ist. 50
12. Energieabsorberelement nach einem oder mehreren der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß im Schadensfall das zweite rohrförmige Element (2) durch eine abrollende Verbiegung (23) und/oder eine gefaltete Verbiegung (24) und/oder eine schlingenartige Verbiegung Energie aufnimmt. 55
13. Energieabsorberelement nach einem oder mehreren der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das erste rohrförmige Element (1), ausgehend von der Triggerung (11), an der Abstützwand (4) oder an der Prallplatte (5) durch Bruch Energie aufnimmt. 60
14. Energieabsorberelement nach einem oder mehreren der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das erste rohrförmige Element (1) innenliegend zum zweiten rohrförmigen Element (2) inein-

andergefügt ist.

15. Energieabsorberelement nach einem oder mehreren der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das zweite rohrförmige Element (2) innenliegend zum ersten rohrförmigen Element (1) ineinandergefügt ist.

Hierzu 2 Seite(n) Zeichnungen

- Leerseite -